

чного підходу характерні методи дедукції й синтезу. Логістичний підхід розглядає інформаційний потік сукупного знання в рамках складної економічної системи як синтез окремих потоків і забезпечує їхнє узгодження при прийнятті управлінських рішень. Використання логістичної методології управління дозволяє описати структуру проблеми й урахувати більшу кількість факторів впливу. Внаслідок цього вона забезпечує внутрішній порядок економічної системи. Цей порядок тим вищий, чим краще налагоджена взаємодія окремих її складових. Адже потенціал узгоджених елементів завжди вищий за сумарний потенціал елементів поодиночі. Структурована інформація перетворюється в стандарти, технології, процедури або інструкції. Її використання для регулярних операцій господарської діяльності знижує ентропію системи. В результаті, завдяки високій погодженості дій окремих елементів, виникає синергетичний ефект. Він проявляється у вивільненні творчого потенціалу для рішення стратегічних завдань.

Викладене дозволяє дійти висновку, що інформаційна логістика є обов'язковим інструментом для організації ефективної та дієвої господарської діяльності.

1. Буч Г., Рамбо Д., Джекобсон А. Язык UML. Руководство пользователя: Пер. с англ. – М.: ДМК, 2000. – 432 с.
2. Майника Э. Алгоритмы оптимизации на сетях и графах: Пер. с англ. – М.: Мир, 1981. – 323 с.
3. Мироткин Л.Б., Ташбаев Ы.Э. Системный анализ в логистике / Л.Б.Мироткин, Ы.Э.Ташбаев. – М.: Экзамен, 2002. – 480 с.
4. Родкина Т.А. Информационная логистика. – М.: Экзамен, 2001. – 288 с.
5. Форрестер Д.У. Мировая динамика. – М.: Наука, 1978. – 165 с.
6. Шлеер С., Меллор С. Объектно-ориентированный анализ: моделирование мира в состояниях: Пер. с англ. – К.: Диалектика, 1993. – 240 с.

Отримано 10.01.2011

УДК 330 : 658

А.АБУХАМАДЕХ

Харківський національний університет радіоелектроніки

МОНІТОРИНГ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ УЧАСНИКІВ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Розглянуто питання визначення потенціалу транспортного обслуговування. Наведено дані про види логістичних витрат. Запропоновано модель потенціалу транспортного обслуговування.

Рассмотрены вопросы определения потенциала транспортного обслуживания. Приведены данные о видах логистических затрат. Предложена модель потенциала транспортного обслуживания.

Questions of definition of transport service potential are considered. Data about kinds of

logistical expenses are presented. The model of transport service potential is offered.

Ключові слова: моніторинг, потенціал, транспортне обслуговування, логістика.

Особливістю сучасного стану вітчизняної економічної науки є створення теоретичної бази для вирішення проблем розвитку підприємств в умовах трансформаційних змін економіки [1, с.3]. Потребує постійного спостереження ситуація, що складається навколо підприємства. Тому важливим є запровадження та розвиток методів економічного моніторингу. Це дасть можливість своєчасно отримувати об'єктивну інформацію про характеристики роботи окремих підрозділів і всього підприємства в цілому.

Нині широкого поширення в управлінській діяльності набув логістичний підхід (наприклад, [2, 3]). Тому розгляд питань застосування моніторингу слід проводити з урахуванням логістичної концепції. Транспорт, як одна з складових логістичних систем, суттєво впливає на кінцеві результати системи. Від управління транспортним обслуговуванням залежить загальна якість обслуговування учасників логістичної системи.

Аналіз сучасних літературних джерел свідчить про розповсюдження методів і методик оцінки стану економічних систем на основі потенціалу (наприклад, [4, 5]). Однак, існуючі дослідження концентруються лише на окремих елементах економічної діяльності підприємств (наприклад, маркетинг) або на окремих рівнях управління (наприклад, стратегічне). В той же час питанням моніторингу потенціалу логістичних систем приділяється недостатньо уваги. Це в меншому обсязі досліджуються вказані питання в окремих функціональних напрямках логістики (транспорт, складування та ін.).

Метою даної роботи є формування основних видів потенціалу транспортного обслуговування учасників логістичних систем для реалізації завдань економічного моніторингу.

В якості методологічної основи приймемо відомі підходи до формування витрат в логістичних системах, а також визначення показників оцінки систем транспортного обслуговування.

Спочатку визначимося з терміном «транспортне обслуговування». Згідно з [6, с.50], «транспортне обслуговування можна визначити як діяльність, що пов'язана з процесом переміщення вантажів і пасажирів у просторі і в часі і наданням супутніх цій діяльності транспортних послуг».

Вивчаючи питання моніторингу потенціалу, головний акцент зробимо на визначенні логістичних витрат і факторів, що на них впливають. Найбільш повно інформація про фактори, що впливають на

витрати в межах логістичної системи, наведено в [7]. Серед сукупності факторів виділимо ті, що безпосередньо впливають на транспортне обслуговування (роботу транспорту) – табл.1.

Таблиця 1 – Фактори, що впливають на формування логістичних витрат [7, с.436-437]

Логістична функція	Фактор
Поставка продукції	<ol style="list-style-type: none"> 1. Розмір і частість замовлення. 2. Місцезнаходження логістичних партнерів, їх кількість. 3. Методи постачання і обслуговування. 4. Втрати від простоїв. 5. Тарифи на перевезення і знижки.
Доставка замовлення	<ol style="list-style-type: none"> 1. Протяжність транспортних комунікацій; географія маршрутів і переміщень; число границь, що перетинаються, митних умов; розміри мита і тарифів; габаритні розміри, упаковки, вага, щільність, специфіка вантажу та ін. 2. Вимоги до умов транспортування, експлуатації і утилізації. 3. Завантаженість і збалансування їздок. 4. Відповідальність перевізника і ринкові умови. 5. Напрямок і сезон вантажоперевезень. 6. Тарифні ставки транспортування і знижки.

В роботі [7] вказані фактори асоціюються з певними видами логістичних витрат. Однак, при детальному визначенні видів витрат можна зробити висновок, що єдиного підходу до класифікації і визначення логістичних витрат немає. Авторами [8, с.91-92] проаналізовано шість підходів до класифікації логістичних витрат і запропоновано нову класифікацію. Це свідчить про складність логістичної системи як об'єкту дослідження. Для порівняння розглянемо види витрат, наведені в [7, с.431, 432-433; 8, с.176] – табл.2, 3.

В роботі [7] окремо виділяються логістичні втрати. Під логістичними втратами розуміється наступне [7, с.434]: «...втрати – наслідки відхилень багатьох техніко-економічних факторів від прийнятих при розробці планів». Якщо порівнювати вказані підходи (табл.2, 3) з точки зору придатності до опису потенціалу, то можна зробити висновок, що дані роботи [7] є більш придатними. Це пояснюється наступним: наявністю окрім витрат також втрат; врахуванням здійснення транспортування зовнішніми організаціями, врахуванням екологічної сторони – витрати на транспортування до місць утилізації.

Важливим для формування систем моніторингу потенціалу є визначення цілей об'єкту спостереження (в нашому випадку транспортне обслуговування). Згідно з [1, с.73], «функціонування оцінювальної системи нерозривно пов'язано з вибором цілей розвитку підприємства

Таблиця 2 – Логістичні витрати і втрати [7, с.431, 432-433]

Логістичні витрати	Логістичні втрати
Логістична функція – поставка продукції	
Витрати на формування відправок, збір, збереження і передачу даних про поставку, на навантаження-розвантаження роботи і транспортування	1. Штрафи, пеня та ін. за перевищення норми простою транспортних засобів під навантаженням або розвантаженням, зриви термінів поставки. 2. Втрати в зв'язку з некомплектністю поставки, поверненням замовлення, надлишковою поставкою, наявністю претензій до якості, збільшенням вартості продукції при її заміні. 3. Інші невиробничі витрати.
Логістична функція – доставка замовлення	
1. Трансакційні витрати. 2. Витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи, амортизацію машин і механізмів, по доставці. 3. Плата за перевезення продукції, що виконується транспортом сторонніх організацій. 4. Витрати на транспортування до місць утилізації та ін.	1. Втрати від збільшення транспортних витрат, порушення графіків руху, втрати майна. 2. Витрати, що пов'язані з частковими або терміновими відвантаженнями на адресу споживачів, повторні доставки. 3. Виплати штрафів за недотримання контрактних зобов'язань

Таблиця 3 – Витрати на логістику [8, с.176]

Стаття витрат	Зміст витрат
Організація транспортування	- заробітна плата персоналу, зайнятого безпосередньою участю у перевезеннях; - нарахування на заробітну плату; - амортизація; - вартість спожитих енергоресурсів; - витрати на відрядження; - витрати на використання засобів зв'язку та іншої оргтехніки; - змінні витрати, зумовлені коливаннями відстані перевезення та його тривалості; - витрати на паливно-мастильні матеріали; - витрати на технічне обслуговування і поточні ремонти рухомого складу; - витрати на утримання виробничо-технічної бази та інфраструктури різних видів транспорту; - інші витрати

й зіставлення з ними потенціалу». Спираючись на дані [6, с.52, 56, 290], можна констатувати, що критерієм (ціллю) функціонування системи транспортного обслуговування може виступати рівень обслуговування (рівень якості транспортного обслуговування). Для формування складу потенціалів транспортного обслуговування визначимо структуру системи якості доставки. Якість системи доставки має наступний склад [6, с. 291]: ціна, надійність, гнучкість, комплексність,

інформативність, доступність. Пропонується включити до складу потенціалу транспортного обслуговування дані параметри. Тоді потенціал транспортного обслуговування (I_{TS}) можна представити наступним чином:

$$I_{TS} = f_1(I_{TS-P}, I_{TS-R}, I_{TS-F}, I_{TS-C}, I_{TS-I}, I_{TS-A}), \quad (1)$$

де $I_{TS-P}, I_{TS-R}, I_{TS-F}, I_{TS-C}, I_{TS-I}, I_{TS-A}$ – потенціал відповідно ціни, надійності, гнучкості, комплексності, інформативності і доступності.

Далі можна розписати окремі види потенціалів (з урахуванням [6, с. 299, 300]). Для виду потенціалу «надійність»:

$$I_{TS-R} = f_2(I_{TS-R}^{TL}, I_{TS-R}^S, I_{TS-R}^R, I_{TS-R}^C, I_{TS-R}^{SC}, I_{TS-R}^E, I_{TS-R}^I), \quad (2)$$

де $I_{TS-R}^{TL}, I_{TS-R}^S, I_{TS-R}^R, I_{TS-R}^C, I_{TS-R}^{SC}, I_{TS-R}^E, I_{TS-R}^I$ – потенціал відповідно своєчасності, збереженості, рівня ризику, сумісності, безпеки руху, екологічної безпеки, іміджу.

Потенціал «гнучкість»:

$$I_{TS-F} = f_3(I_{TS-F}^S, I_{TS-F}^P), \quad (3)$$

де I_{TS-F}^S, I_{TS-F}^P – потенціал відповідно гнучкості при обслуговуванні і при проведенні оплати.

Потенціал «комплексність»:

$$I_{TS-C} = f_4(I_{TS-C}^{BS}, I_{TS-C}^{MS}, I_{TS-C}^{AS}), \quad (4)$$

де $I_{TS-C}^{BS}, I_{TS-C}^{MS}, I_{TS-C}^{AS}$ – потенціал відповідно можливості надання основних послуг, максимального об'єму робіт, можливості надання додаткових послуг.

Потенціал «інформативність»:

$$I_{TS-I} = f_5(I_{TS-I}^{RI}, I_{TS-I}^{OI}, I_{TS-I}^{FI}), \quad (5)$$

де $I_{TS-I}^{RI}, I_{TS-I}^{OI}, I_{TS-I}^{FI}$ – потенціал відповідно достовірності інформації, оперативності інформації, повноти інформації.

Потенціал «доступність»:

$$I_{TS-A} = f_6(I_{TS-A}^C, I_{TS-A}^R), \quad (6)$$

де I_{TS-A}^C, I_{TS-A}^R – потенціал відповідно зручності обслуговування і готовності робіт.

Підводячи підсумки, можна зробити наступні висновки:

1. Аналіз існуючих підходів до визначення витрат в логістичних системах свідчить про відсутність єдиної системи їхньої класифікації.

2. Вперше запропоновано групи потенціалів транспортного обслуговування, що засновані на групах показників якості системи до-

ставки.

3. Запропоновано математичні моделі визначення потенціалів транспортного обслуговування в загальному вигляді. Це є розвитком математичного інструментарію економічного моніторингу при дослідженні питань потенціалу логістичних систем.

4. В подальших дослідженнях слід приділити увагу визначенню показників окремих видів потенціалів транспортного обслуговування.

1.Отенко І.П., Малярець Л.М., Іваненко Г.А. Аналіз та оцінка стратегічного потенціалу підприємства. – Харків: ХНЕУ, 2007. – 348 с.

2.Моисеева Н.К. Экономические основы логистики. – М.: ИНФРА - М, 2008. – 528 с.

3.Основы логистики / Под ред. В.Щербакова. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.

4.Балабанова Л.В., Мажинський Р.В. Управління маркетинговим потенціалом підприємства. – Донецьк: ДонДУЕТ, 2005. – 153 с.

5.Управление маркетинговым потенциалом предприятия / Под общ. ред. Ю.Г.Лысенко, Н.Г.Гузя. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. – 352 с.

6.Транспортная логистика. – 2-е изд., стереотип. / Под общ. ред. Л.Б.Миротина. – М.: Экзамен, 2005. – 512 с.

7.Эффективность логистического управления / Под ред. Л.Б.Миротина. – М.: Экзамен, 2004. – 448 с.

8.Пушкар М.С., Богач А.Г., Мельник В.Г. Логістичні системи підприємства: облік, аналіз і аудит. – Тернопіль: Економічна думка, 2002. – 187с.

Отримано 14.03.2011

УДК 657.42

І.В.КРАМАРЕНКО, А.О.ГРІНЧЕНКО

Харківський інститут банківської справи УБС НБУ

ВИКОРИСТАННЯ ОБЛІКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ В УПРАВЛІННІ ЗАПАСАМИ ПІДПРИЄМСТВА

Розглядаються питання, пов'язані з вирішенням проблем облікового забезпечення процесу управління запасами підприємства.

Рассматриваются вопросы, связанные с решением проблем учетного обеспечения процесса управления запасами предприятия.

The questions related to the decision of problems of the registration providing of process of inventories control of enterprise are considered in the article.

Ключові слова: виробничі запаси, контроль, облік, облікова інформація, управління, ефективність, автоматизація обліку, інвентаризація.

На сучасному етапі розвитку економіки України роль виробничо-господарських підприємств підвищилась у зв'язку з необхідністю забезпечення ринку продукцією з високою якістю, конкурентоздатністю та низькою собівартістю. Для здійснення виробничо-господарської